

Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11) EP 0 949 136 A1

(12) DEMANDE DE BREVET EUROPEEN

(43) Date de publication:
13.10.1999 Bulletin 1999/41

(51) Int Cl.⁶: B62D 1/19, F16F 7/12

(21) Numéro de dépôt: 99400363.0

(22) Date de dépôt: 16.02.1999

(84) Etats contractants désignés:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE
Etats d'extension désignés:
AL LT LV MK RO SI

(72) Inventeurs:
• Dufour, Christophe
Chandelay, 41130 Lance (FR)
• Millet, Pascal
Meslay, 41100 Vendome (FR)
• Fargeas, Vincent
41160 Moree (FR)

(30) Priorité: 03.03.1998 FR 9802668

(71) Demandeur: LEMFORDER NACAM S.A.
41100 Vendome (FR)

(74) Mandataire: Martinet & Lapoux
43 Boulevard Vauban,
B.P. 405 - Guyancourt
78055 St. Quentin en Yvelines Cedex (FR)

(54) Dispositif d'absorption d'énergie à double enroulement pour colonne de direction de véhicule automobile

(57) Un dispositif d'absorption d'énergie d'une colonne de direction de véhicule automobile comprenant un arbre de direction (1) monté dans un tube-corps (2) relié par un ensemble support (6) au châssis (10) du véhicule, l'ensemble support comprenant un support mobile (9), un support fixe (8) solidaire du châssis (10)

du véhicule, et un double enroulement (3) monté sur un élément (47) tournant sur un axe fixe (48), le double enroulement (3) ayant une portion centrale montée sur le support mobile (9) relié au tube-corps (2) de manière qu'en cas de choc, le support mobile (9) pousse le double enroulement (3) en le déroulant pour absorber l'énergie.

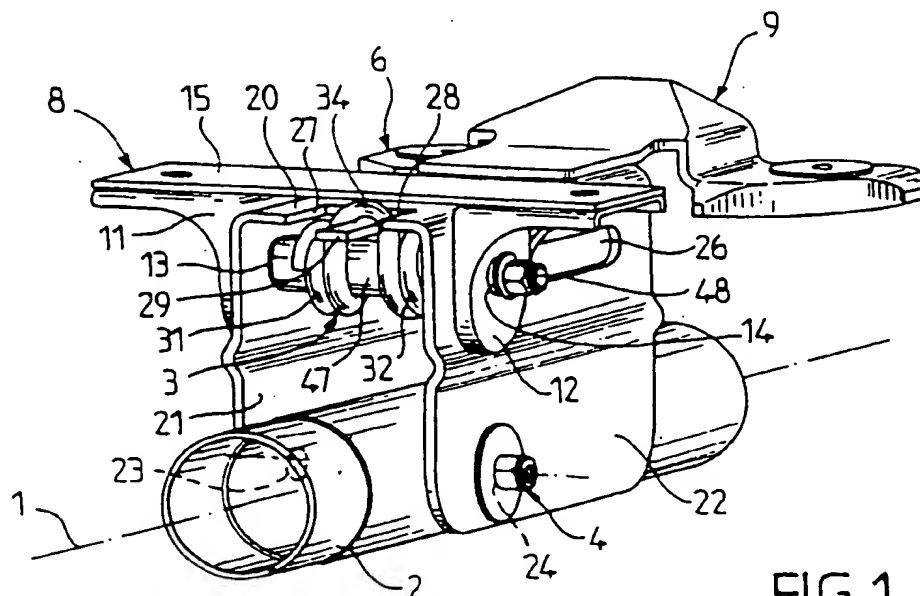


FIG.1

EP 0 949 136 A1

Description

[0001] La présente invention se rapporte à un dispositif d'absorption d'énergie à double enroulement pour colonne de direction de véhicule automobile.

[0002] Le dispositif selon l'invention s'applique notamment à une colonne de direction réglable en profondeur ou en inclinaison ou bien à une colonne de direction réglable en profondeur et en inclinaison, comprenant un arbre de direction monté dans un tube-corps qui est supporté et bloqué dans la position voulue, le tube-corps étant relié par un ensemble support au châssis du véhicule ou à un élément de la carrosserie

[0003] L'amélioration croissante de la sécurité sur les colonnes de direction oblige les constructeurs à maîtriser tous les paramètres des systèmes d'absorption d'énergie. Ainsi, en ce qui concerne le procédé d'absorption d'énergie par déroulement d'un fil métallique, qui est de plus en plus sollicité sur les colonnes de direction, il est nécessaire mais difficile aujourd'hui, de faire varier la course d'absorption d'énergie en fonction d'un effort de choc demandé.

[0004] Ce compromis conduit souvent les fabricants de colonnes à réaliser des fils de forme complexe ou de section variable. L'inconvénient majeur réside dans la mise en oeuvre du produit, ce qui conduit le fabricant à des solutions technologiques onéreuses.

[0005] Le but de la présente invention est de proposer un dispositif d'absorption d'énergie, qui mette en oeuvre un fil de forme simple et facile à réaliser, qui permette d'absorber exactement une quantité prédéterminée d'énergie à dissiper, et qui se monte facilement dans l'encombrement des colonnes de direction existantes.

[0006] Selon l'invention, le dispositif d'absorption d'énergie d'une colonne de direction de véhicule automobile qui comprend un arbre de direction monté tournant dans un tube corps relié par un ensemble support au châssis du véhicule, est destiné à agir dans une direction sensiblement parallèle à l'axe de la colonne de direction et est caractérisé en ce que :

- l'ensemble support comprend un support mobile monté sur le tube-corps, un support fixe solidaire du châssis du véhicule, le support mobile étant bloqué sur le support fixe avec une force déterminée, et un double enroulement d'un élément métallique de section déterminée comportant deux enroulements ayant le même axe, qui sont raccordés par une portion centrale.
- le double enroulement étant monté sur un élément tournant sur un axe fixe solidaire du support fixe, et sa portion centrale étant montée sur le support mobile pour qu'en cas de choc, ledit support mobile pousse la portion centrale dudit double enroulement de manière à dérouler ledit double enroulement en absorbant l'énergie à dissiper.

[0007] Dans une réalisation particulièrement simple

de l'invention, le double enroulement comprend deux enroulements hélicoïdaux de sens opposé, ayant des nombres de spires identiques. Lesdits enroulements sont reliés par une boucle centrale, qui coopère avec le support mobile relié au tube-corps, de manière que lors du choc, les deux enroulements soient déroulés simultanément afin de dissiper la quantité souhaitée d'énergie.

[0008] Dans une réalisation plus élaborée de l'invention, le double enroulement comprend deux enroulements hélicoïdaux de sens opposé, ayant des nombres de spires différents. Lesdits enroulements sont reliés par une boucle centrale, qui coopère avec l'élément support mobile relié au tube-corps, de manière que lors du choc, dans un premier temps les deux enroulements soient déroulés simultanément, et dans un deuxième temps un seul enroulement soit déroulé afin d'ajuster la dissipation d'énergie dans le temps.

[0009] Afin d'adapter au mieux le dispositif de l'invention, la section de l'élément métallique du double enroulement est ronde, et dans d'autres réalisations, cette section est carrée ou rectangulaire ou autre.

[0010] Une mise en oeuvre particulièrement intéressante du dispositif d'absorption d'énergie selon l'invention a la structure ci-après :

- le support fixe comporte deux oreilles sensiblement parallèles entre lesquelles vient s'engager le support mobile, chacune des oreilles ayant un trou de passage de l'axe fixe de l'élément tournant du dispositif d'absorption d'énergie ;
- le support mobile comporte deux portions latérales et une portion de raccordement, chacune des portions latérales ayant à sa partie inférieure un trou de passage de l'axe d'un système de réglage de la colonne de direction en profondeur et/ou en inclinaison ;
- chacune des portions latérales a à sa partie supérieure un trou oblong de passage de l'axe fixe de l'élément tournant du dispositif d'absorption d'énergie, dont la longueur correspond à la course de récupération d'énergie ;
- l'élément tournant est disposé sur l'axe fixe du dispositif d'absorption d'énergie qui est bloqué sur chacune des oreilles du support fixe avec une force de serrage d'une valeur déterminée ;
- le double enroulement est accroché par sa boucle centrale à un tenon aménagé dans la portion de raccordement de l'élément support mobile, en passant au-dessus dudit tenon et en s'engageant dans des encoches agencées de chaque côté dudit tenon, de manière qu'en cas de choc, le volant avec le tube corps et le support mobile se déplacent vers l'avant du véhicule en entraînant le double enroulement, qui se déroule autour de l'axe fixe solidaire du support fixe.

[0011] Le dispositif d'absorption d'énergie selon l'in-

vention présente ainsi l'avantage d'avoir une structure très simple à réaliser, avec une garantie de qualité de fabrication lorsqu'il est réalisé en très grande série, comme c'est le cas dans l'industrie automobile. De plus, le dispositif s'adapte facilement dans l'encombrement des colonnes de direction existantes. Le système de double enroulement permet d'augmenter l'effort absorbé tout en conservant une même course de déroulement. Il offre de plus l'avantage d'un gain de pièces et d'une très grande facilité de fixation sur son support, sans aucun apport de pièces ou de soudure pour le maintenir.

[0012] D'autres caractéristiques et avantages de l'invention ressortiront de la description qui va suivre, donnée à titre d'exemples nullement limitatifs, en référence aux dessins annexés dans lesquels :

- la figure 1 est une vue en perspective de l'ensemble du dispositif d'absorption d'énergie selon l'invention, avec un double enroulement de section ronde à nombres de spires identiques, la colonne de direction étant en position normale avant un choc ;
- la figure 2 est une vue analogue à la figure 1 avec un arrachement partiel, la colonne de direction étant en position après un choc ;
- la figure 3 est une vue analogue à la figure 1 avec un arrachement partiel, et un double enroulement de section carrée à nombre de spires identiques ;
- la figure 4 est une vue en coupe axiale dans le plan vertical, la colonne de direction étant en position normale avant un choc ;
- la figure 5 est une vue analogue à la figure 4, la colonne de direction étant en position après un choc ;
- la figure 6 est une vue en perspective partielle d'un double enroulement de section ronde à nombres de spires différents, avant un choc ;
- la figure 7 est une vue analogue à la figure 6, après un choc ; et
- la figure 8 est un graphe représentant l'effort absorbé durant la course d'absorption, dans le cas de la réalisation des figures 6 et 7.

[0013] Une colonne de direction de véhicule automobile comprend un arbre de direction 1 qui est monté tournant dans un tube-corps 2, comme représenté sur les figures 1 à 5. Le tube-corps 2 est relié à un ensemble support 6 par un système 4 de réglage en profondeur et/ou en inclinaison. L'invention peut s'appliquer également à une colonne de direction non réglable, dont le tube-corps 2 est relié fixement à l'ensemble support 6.

[0014] L'ensemble support 6 comprend un support fixe 8 et un support mobile 9. Le support fixe 8 est solidaire du châssis 10 du véhicule ou d'un élément de carrosserie. Le support mobile 9 est relié au tube-corps 2 par le système de réglage en position 4. Le support mobile 9 est relié à l'élément support fixe 8 et est bloqué sur celui-ci avec une force d'une valeur déterminée, qui

tient compte du choc à absorber afin de permettre dans ce cas, au support mobile 9 de coulisser dans le support fixe 8.

[0015] Le support fixe 8 comporte une embase 15 avec deux oreilles 11 et 12 sensiblement parallèles et verticales qui sont montées sur cette embase 15. Chacune des oreilles 11 et 12 a un trou de passage respectif 13 et 14 de l'axe de tenue du support mobile 9.

[0016] Le support mobile 9 comporte deux portions latérales 21 et 22 sensiblement parallèles et verticales et une portion de raccordement 20 sensiblement horizontale. Le support mobile 9 vient s'engager entre les deux oreilles 11 et 12 du support fixe 8 par l'intermédiaire de ses deux portions latérales 21 et 22.

[0017] Chacune des portions latérales 21 et 22 a à sa partie supérieure un trou oblong respectif 25 et 26 de passage de l'axe de tenue du support mobile 9.

[0018] La longueur de chacun de ces trous oblongs 25 et 26 correspond à la course de récupération d'énergie.

[0019] Chacune des portions latérales 21 et 22 a à sa partie inférieure un trou de passage respectif 23 et 24 de l'axe du système de réglage 4.

[0020] Le dispositif d'absorption d'énergie est disposé de façon à agir dans une direction sensiblement parallèle à l'axe de la colonne de direction.

[0021] Comme cela est représenté sur les différentes figures 1 à 7, le dispositif d'absorption d'énergie de colonne de direction suivant l'invention comprend un double enroulement 3 d'un élément métallique, qui a une section constante déterminée pour répondre à la dissipation d'énergie demandée. Le double enroulement 3 comporte deux enroulements, qui ont le même axe et qui sont raccordés par une portion centrale. Le double enroulement 3 est monté sur un élément 47 tournant sur un axe fixe 48 solidaire du support fixe 8. Sa portion centrale est montée sur le support mobile 9 relié au tube-corps 2 de manière qu'en cas de choc, ledit support mobile 9 relié au tube-corps 2 et donc au volant pousse la portion centrale dudit double enroulement 3 afin de dérouler ledit double enroulement 3 en absorbant l'énergie à dissiper.

[0022] Dans le mode de réalisation représenté sur les figures 1 et 2, le double enroulement 3 est constitué par deux enroulements hélicoïdaux 31 et 32 de sens opposé, ayant une section ronde et un même nombre de spires, qui sont reliés par une boucle centrale 34. La boucle centrale 34 coopère avec le support mobile 9 relié au tube-corps 2. Le support mobile 9 agit sur ladite boucle centrale 34 en la poussant lors d'un choc, de manière que les deux enroulements 31 et 32 soient déroulés simultanément afin de dissiper la quantité d'énergie demandée.

[0023] L'élément tournant 47 est disposé sur l'axe fixe 48, qui est monté dans les deux trous de passage 13 et 14 des oreilles 11 et 12 du support fixe 8. L'axe fixe 48 traverse les deux trous oblongs 25 et 26 du support mobile 9, et il est bloqué avec une force de serrage d'une

valeur déterminée sur les deux oreilles 11 et 12 du support fixe 8.

[0024] L'axe fixe 48 de l'élément tournant 47 constitue ainsi l'axe de tenue du support mobile 9 dans le support fixe 8.

[0025] La longueur de chacun des trous oblongs 25 et 26 correspond à la course de récupération d'énergie.

[0026] Sur les figures 1 et 4, en position normale avant un choc, l'axe fixe 48 traverse les trous oblongs 25 et 26 à leur extrémité avant.

[0027] Sur les figures 3 et 5 en position après un choc, les trous oblongs 25 et 26 du support mobile 9 se sont déplacés vers l'avant.

[0028] Dans le mode de réalisation représenté sur les figures 1, 2, 4 et 5, le double enroulement 3 est monté sur l'élément tournant 47 et il est accroché par sa boucle centrale 34 à un tenon 29 aménagé dans la portion de raccordement 20 du support mobile 9 en passant au-dessus dudit tenon 29 et en s'engageant dans des encoches 27, 28 formées de chaque côté dudit tenon 29, de manière qu'en cas de choc, le volant avec le tube-corps 2 et le support mobile 9 se déplacent vers l'avant du véhicule en entraînant le double enroulement 3, qui se déroule autour de l'élément tournant 47 disposé sur l'axe fixe 48 solidaire du support fixe 8.

[0029] Dans le mode de réalisation représenté sur la figure 3, le double enroulement 3 est constitué par deux enroulements hélicoïdaux 35 et 36 de sens opposé ayant le même nombre de spires, les deux enroulements 35 et 36 étant reliés par une boucle centrale 38 et ayant une section carrée. La boucle centrale 38 coopère avec le support mobile 9 relié au tube-corps 2 et qui agit sur ladite boucle centrale 38 en la poussant lors d'un choc de manière que les deux enroulements 35 et 36 soient déroulés simultanément afin de dissiper l'énergie demandée.

[0030] Le montage de l'élément tournant 47 est identique au montage décrit précédemment pour les figures 1, 2, 4 et 5. Le double enroulement 3 est monté sur l'élément tournant 47, et il est accroché par sa boucle centrale 38 à un tenon 29 aménagé dans la portion de raccordement 20 du support mobile 9 en passant au-dessus dudit tenon 29 et en s'engageant dans des encoches 27, 28 formées de chaque côté dudit tenon 29. En cas de choc, le volant avec le tube-corps 2 et le support mobile 9 se déplacent vers l'avant du véhicule en entraînant le double enroulement 3, qui se déroule autour de l'élément tournant 47 disposé sur l'axe fixe 48 solidaire du support fixe 8.

[0031] Dans le mode de réalisation représenté sur les figures 6 et 7, le double enroulement 3 est constitué par deux enroulements hélicoïdaux 39 et 40 de sens opposé, ayant des nombres de spires différents, qui sont reliés par une boucle centrale 42 et ont une section ronde. La boucle centrale 42 coopère avec le support mobile 9 relié au tube-corps 2 et qui agit sur ladite boucle centrale 42 en la poussant lors d'un choc, de sorte que, dans un premier temps les deux enroulements 39 et 40

sont déroulés simultanément, et que dans un deuxième temps un seul enroulement 40 est déroulé afin d'ajuster la dissipation d'énergie dans le temps. Le montage des différents éléments est identique au montage décrit précédemment pour les figures 1, 2, 4 et 5.

[0032] Cet ajustement de dissipation d'énergie est représenté sur la figure 8, qui représente les variations de l'effort absorbé en fonction de la course du support mobile 9.

[0033] Dans ce dernier cas de réalisation avec des enroulements 39 et 40 ayant des nombres de spires différents, le montage se fait d'une manière analogue à celui représenté sur les figures 1 à 3.

[0034] Dans les cas de réalisations avec des enroulements ayant des nombres de spires différents, la section peut aussi être carrée. Ce type de section a été représenté sur la figure 3. La section du double enroulement peut en variante être rectangulaire ou autre.

Revendications

1. Dispositif d'absorption d'énergie d'une colonne de direction de véhicule automobile comprenant un arbre de direction (1) monté tournant dans un tube-corps (2) relié par un ensemble support (6) au châssis (10) du véhicule, ledit dispositif d'absorption d'énergie agissant dans une direction sensiblement parallèle à l'axe de la colonne de direction, caractérisé en ce que l'ensemble support (6) comprend un support mobile (9) monté sur le tube-corps (2), un support fixe (8) solidaire du châssis (10) du véhicule, le support mobile (9) étant bloqué sur le support fixe (8) avec une force déterminée, et un double enroulement (3) d'un élément métallique de section déterminée comportant deux enroulements (31, 32 - 35, 36 - 39, 40) ayant le même axe et qui sont raccordés par une portion centrale (34, 38), ce double enroulement (3) étant monté sur un élément (47) tournant sur un axe fixe (48) solidaire du support fixe (8), et la portion centrale du double enroulement (3) étant montée sur le support mobile (9) pour qu'en cas de choc, ledit support mobile (9) pousse la portion centrale dudit double enroulement (3) de manière à dérouler ledit double enroulement (3) en absorbant l'énergie à dissiper.
2. Dispositif d'absorption d'énergie selon la revendication 1, caractérisé en ce que le double enroulement (3) comprend deux enroulements hélicoïdaux (31, 32 - 35, 36) de sens opposé et ayant un nombre de spires identique, qui sont reliés par une boucle centrale (34, 38) qui coopère avec le support mobile (9) de sorte que lors d'un choc, les deux enroulements (31, 32 - 35, 36) sont déroulés simultanément pour absorber l'énergie.
3. Dispositif d'absorption d'énergie selon la revendica-

tion 1, caractérisé en ce que le double enroulement (3) comprend deux enroulements hélicoïdaux (39, 40) de sens opposé et ayant des nombres de spires différents, lesdits enroulements (39, 40) étant reliés par une boucle centrale (42) qui coopère avec l'élément support mobile (9) de sorte que lors d'un choc, dans un premier temps les deux enroulements (39, 40) sont déroulés simultanément, et que dans un deuxième temps un seul enroulement (40) est déroulé afin d'ajuster l'absorption d'énergie dans le temps.

4. Dispositif d'absorption d'énergie selon l'une des revendications précédentes, caractérisé en ce que la section de l'élément métallique du double enroulement (3) est ronde.
5. Dispositif d'absorption d'énergie selon l'une des revendications 1 à 3, caractérisé en ce que la section de l'élément métallique du double enroulement (3) est carrée ou rectangulaire.
6. Dispositif d'absorption d'énergie selon l'une des revendications précédentes, caractérisé en ce que :
 - le support fixe (8) comporte deux oreilles (11, 12) parallèles entre lesquelles vient s'engager le support mobile (9), chacune des oreilles (11, 12) ayant un trou de passage (13, 14) de l'axe fixe (48) de l'élément tournant (47) du dispositif d'absorption d'énergie ;
 - le support mobile (9) comporte deux portions latérales (21, 22) et une portion de raccordement (20), chacune des portions latérales (21, 22) ayant à sa partie inférieure un trou de passage (23, 24) de l'axe d'un système (4) de réglage de l'inclinaison et/ou de la profondeur de la colonne de direction ;
 - chacune des portions latérales (21, 22) ayant à sa partie supérieure un trou oblong de passage de l'axe fixe (48) de l'élément tournant (47) du dispositif d'absorption d'énergie, dont la longueur correspond à la course de récupération d'énergie ;
 - l'axe fixe (48) du dispositif d'absorption d'énergie est bloqué sur chacune des oreilles (11, 12) de l'élément support fixe (8) avec une force de serrage d'une valeur déterminée ;
 - le double enroulement (3) est accroché par sa portion centrale (34, 38, 42) à un tenon aménagé dans la portion de raccordement (20) du support mobile (9) en passant au-dessus dudit tenon (29) et en s'engageant dans des encoches (27, 28) formées de chaque côté dudit tenon (29).

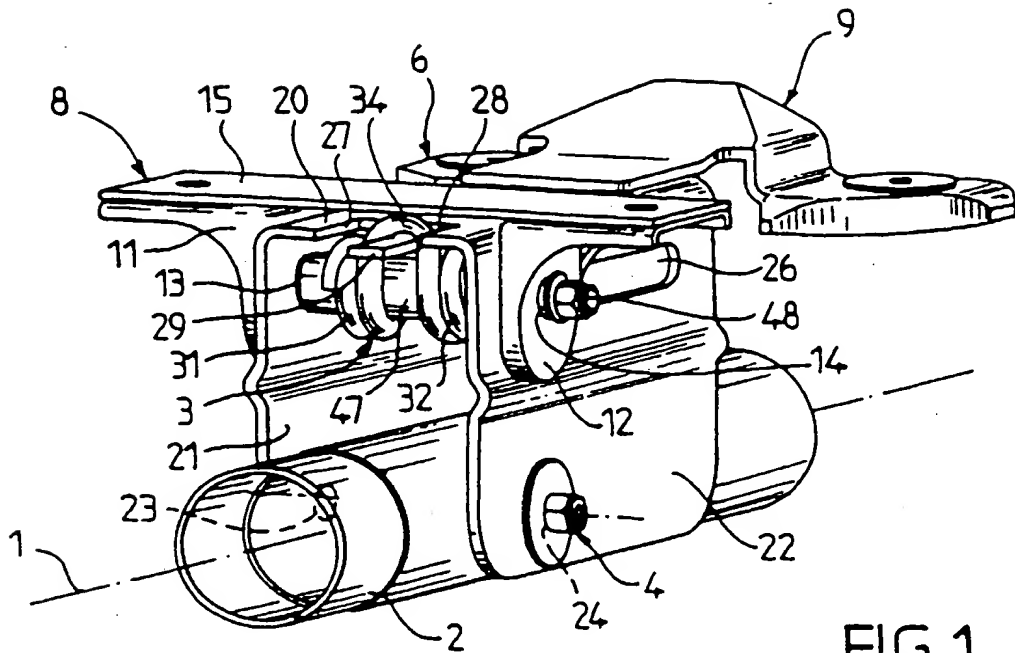


FIG.1

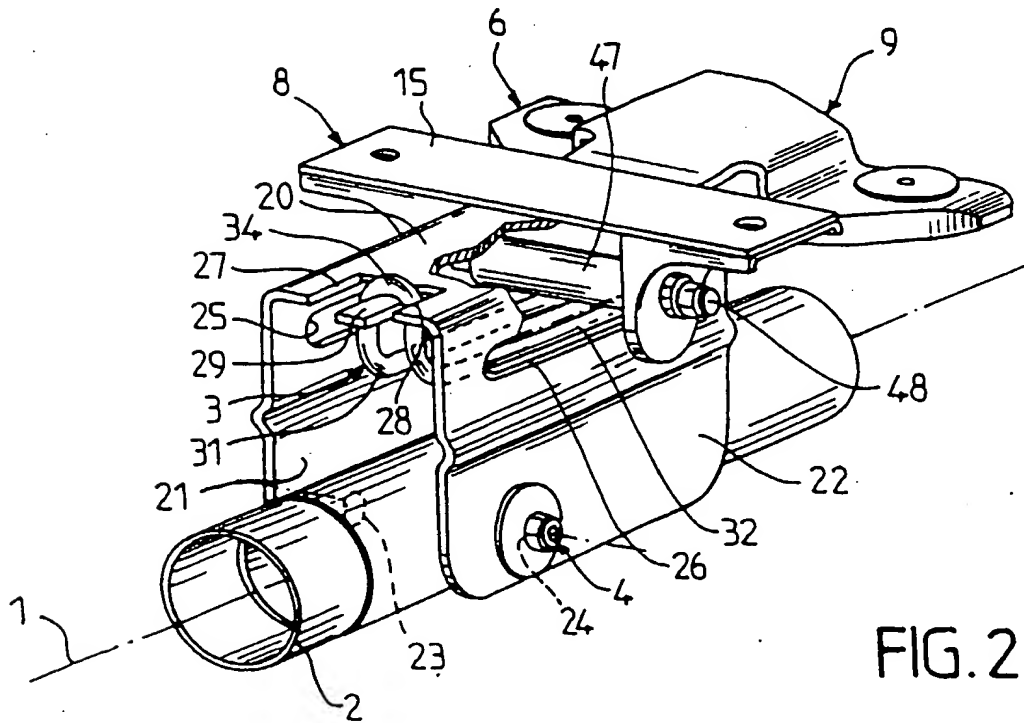


FIG.2

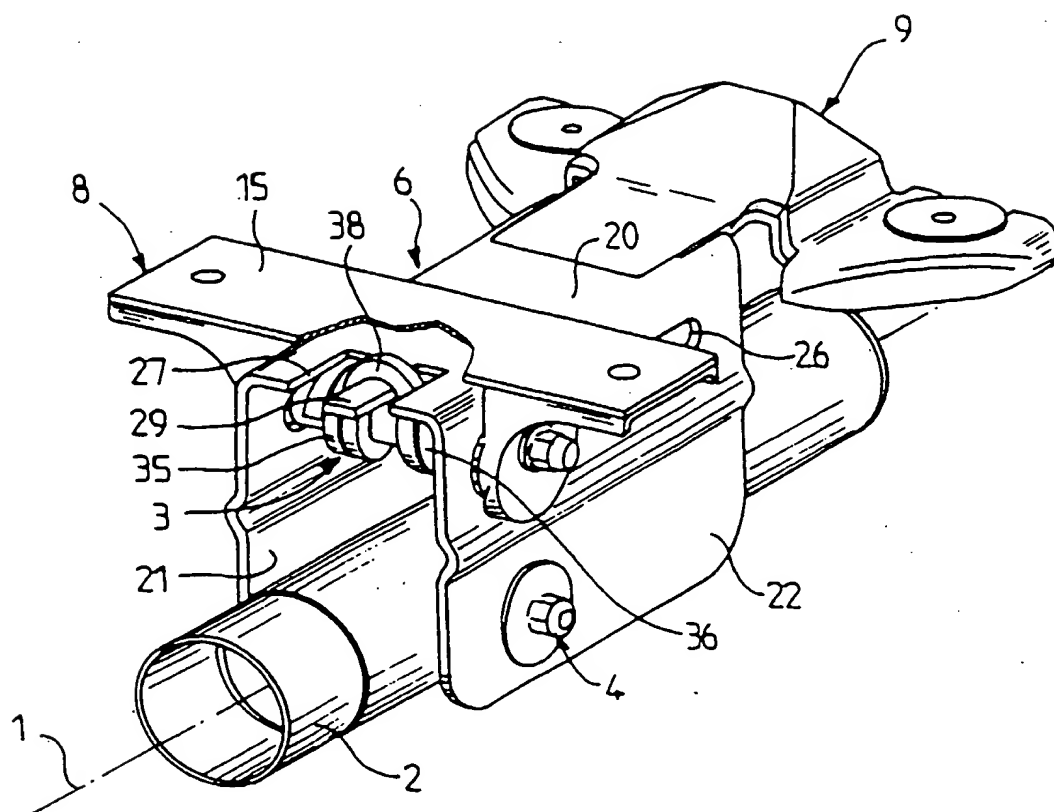


FIG. 3

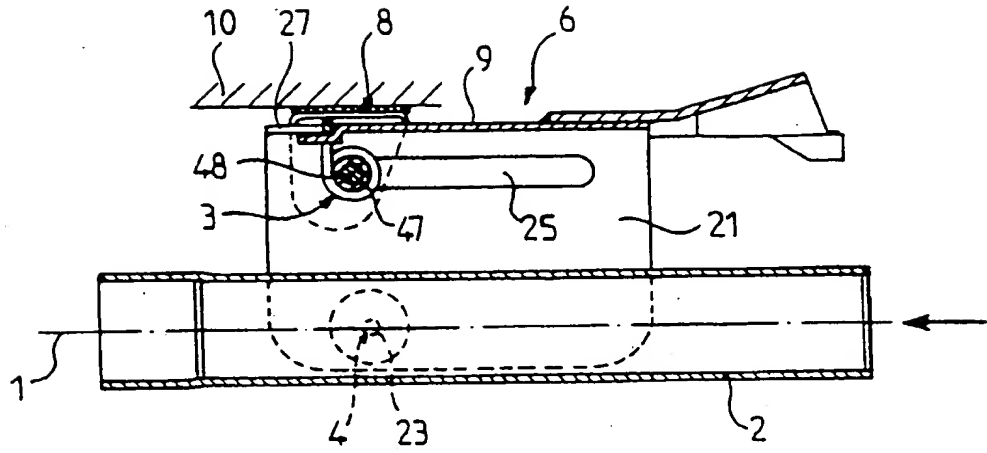


FIG. 4

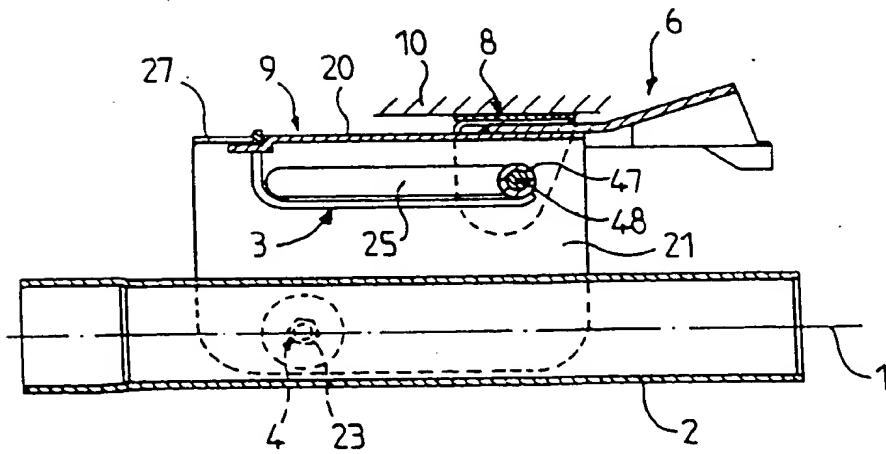


FIG. 5

FIG. 6

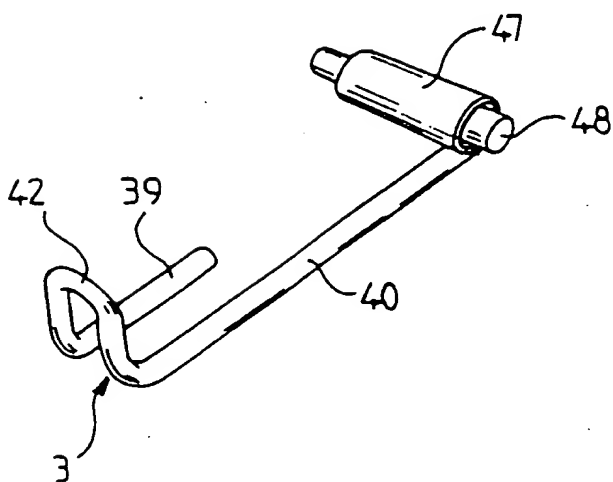
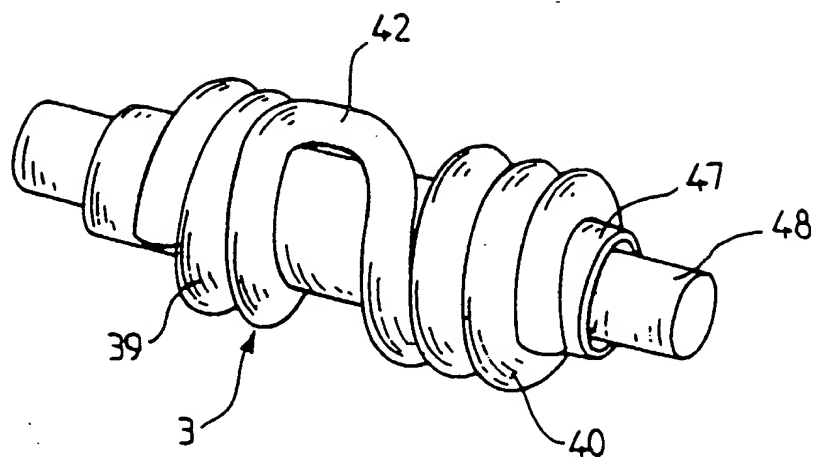


FIG. 7

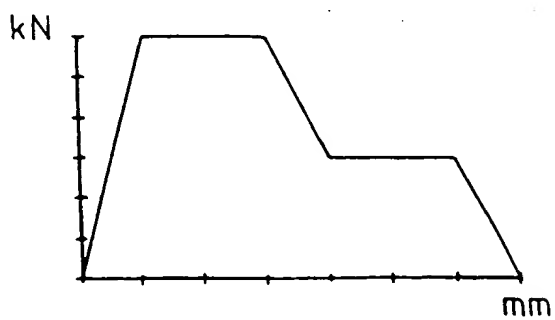


FIG. 8



Office européen
des brevets

RAPPORT DE RECHERCHE EUROPEENNE

Numéro de la demande
EP 99 40 0363

DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS			
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	Revendication concernée	CLASSEMENT DE LA DEMANDE (Int.Cl.6)
A	DE 195 10 615 A (LEMFOERDER METALLWAREN AG) 26 septembre 1996 * colonne 2, ligne 14 - ligne 36; figures 1-3 *	1,6	B62D1/19 F16F7/12
			DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (Int.Cl.6)
			B62D F16F
Le présent rapport a été établi pour toutes les revendications			
Lieu de la recherche		Date d'achèvement de la recherche	Examineur
LA HAYE		11 juin 1999	Kulozik, E
CATEGORIE DES DOCUMENTS CITES			
X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : arrière-plan technologique C : divulgation non-écrite P : document intercalaire		T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet antérieur, mais publié à la date de dépôt ou après cette date D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons S : membre de la même famille, document correspondant	

CPO 1/00M 1503 03 42 (P/4C02)

EP 99 40 0363

11-06-1999

Document brevet cité au rapport de recherche	Date de publication	Membre(s) de la famille de brevet(s)	Date de publication
DE 19510615 A	26-09-1996	AUCUN	

Pour tout renseignement concernant cette annexe : voir Journal Officiel de l'Office européen des brevets, No.12/82

THIS PAGE BLANK (USPTO)